La guerra de las Malvinas

El archipiélago de las Malvinas, una de las últimas colonias británicas y perteneciente geográficamente a Argentina, fue ocupado por efectivos militares de ese país en abril de 1982. Ello provocó, en un primer momento, una crisis política que acabaría por degenerar en una breve pero dramática guerra abierta.

Aunque la tensión política en torno a las reclamaciones argentinas de soberanía sobre el pequeño archipiélago de las islas Malvinas (Falklands), Sandwich y Georgias del Sur, había crecido en las semanas previas, el anuncio, el día 3 de abril de 1982, de la ocupación de la colonia británica por efectivos combinados del ejército y la infantería de marina argentinos, sorprendió a la metrópoli que, hasta entonces y a pesar de las garantías de defensa ofrecidas en numerosas ocasiones a los habitantes de las islas, se había limitado al envío a las Georgias del patrullero antártico HMS *Endurance* con 40 marines a bordo y a la anunciada partida desde Gibraltar del submarino nuclear HMS *Superb*.

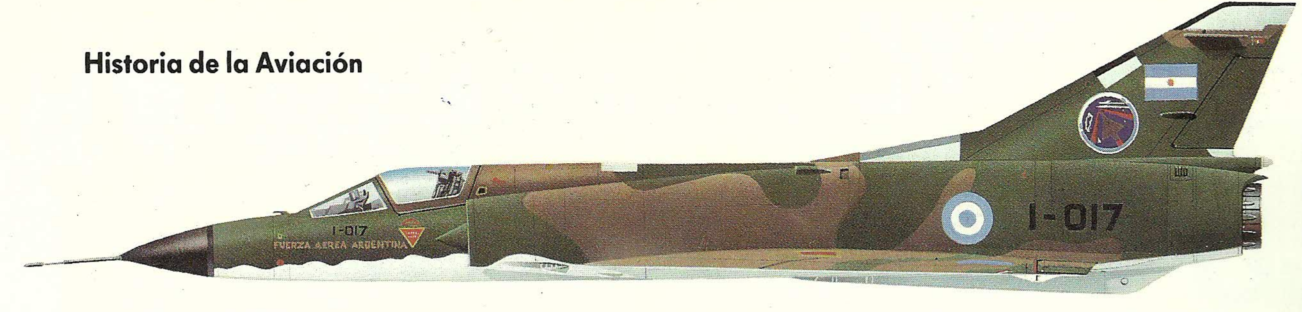
La ocupación argentina pretendía, *de facto*, la solución de un contencioso que se había prolongado durante un siglo y medio, y para el que no se preveía salida a corto o medio plazo. La República Argentina se hallaba gobernada por una Junta Militar encabezada por el general Leopoldo Galtieri quien, en su primera declaración tras el hecho, afirmó que la acción se había llevado a cabo «sin tener en cuenta cálculo político alguno». Tal afirmación se convertiría desde luego en la más acertada de las entonces pronunciadas por alguno de los protagonistas. La aventura costaría una humillante derrota final a los militares argentinos, un elevado precio en vidas y materiales y la caída final de la Junta Militar gobernante.

A fines de los años setenta, y ante la posibilidad de un conflicto armado con Chile, la Fuerza Aérea Argentina (FAA) emprendió un proceso de expansión y modernización de sus efectivos que la convirtió en una de las más poderosas del subcontinente. El primer paso de este proceso fue la incorporación del avión de apoyo cercano y COIN de fabricación nacional FMA IA 58 Pucará. A pesar de la lentitud de fabricación de este biturbohélice Astazou, en 1981 la III Brigada Aérea contaba con dos escuadrones, con unos treinta aviones cada uno, con base en Reconquista, al norte del país.

En un nivel superior de prestaciones, la FAA contaba con unos 45 McDonnell Douglas A-4P y C (los A-4P son, de hecho, A-4B



El HMS *Hermes* reúne su dotación aérea en abril de 1982, antes de su partida hacia el Atlántico Sur. Aunque estaba previsto su desguace para unos meses después, el *Hermes* fue el buque insignia de la mayor flota reunida por Gran Bretaña desde la II Guerra Mundial (foto Press Association).



Mirage IIIEA (I-017) del I Escuadrón de Caza de la VIII Brigada Aérea, que efectuó misiones de cobertura superior desde Río Gallegos.

reconstruidos, y es de notar que la FAA no utiliza la designación P asignada por el fabricante) de los I y II Escuadrones de Caza-Bombardeo (IV Brigada Aérea, en El Plumerillo) y IV y V Escuadrones de Caza-Bombardeo (V Brigada Aérea, en General Pringles), dispuestos para entrar en acción y equipados en su mayoría con sistemas de puntería Ferranti D126R Isis. Además, unos diez A-4Q de la Tercera Escuadrilla Aeronaval de Ataque estaban listos para embarcar en el portaviones *25 de Mayo*, en la base aeronaval de Comandante Espora. Esta fuerza de alrededor de 55 Skyhawk constituía el principal elemento de ataque de la FAA y de la Armada.

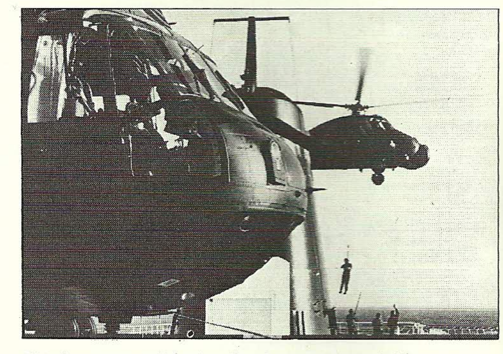
Para las misiones de interceptación y combate aéreo de largo alcance, la FAA contaba con un escuadrón de cazas supersónicos Dassault Mirage IIIEA y IIIDA (I Escuadrón de Caza de la VIII Brigada Aérea), destinados en tiempos normales a la defensa de Buenos Aires, y dos escuadrones de IAI Dagger (II y III Escuadrones de Caza de la VI Brigada Aérea) de fabricación israelí y de hecho versiones construidas sin licencia del Mirage 5, con cambios en la aviónica original francesa.

Sea Harrier alineados a bordo del buque insignia HMS *Hermes*, durante la navegación hacia el sur de la *Task Force*, en abril de 1982. La insignia del escuadrón ha desaparecido bajo la capa de pintura gris aplicada al inicio de la campaña de las Malvinas.

En los efectivos de la FAA hay que incluir también 10 English Electric Canberra B.Mk 62 y otros dos T.Mk 64 del I Escuadrón de Bombardeo de la II Brigada Aérea, normalmente en la base de General Urquiza (Paraná), además de importantes elementos de transporte que comprendían nueve C-130E y KC-130H Hércules, alrededor de 20 DINFIA IA 50 Guaraní II (algunos de ellos modificados por tareas de reconocimiento) y unos 70 helicópteros en las tres armas. En caso de ser necesario se podía recurrir a los aviones de las Líneas Aéreas del Estado, que cubrían los servicios entre regiones lejanas (incluso las islas Malvinas) con unos 21 DHC Twin Otter y Fokker Friendship y Fellowship.

A comienzos de 1982, la FAA tenía en activo, según fuentes oficiales argentinas, unos 143 aviones de primera línea y 134 en misiones secundarias, de los cuales, en abril de 1982, podían considerarse operativos 143 y 105 respectivamente, según datos de 1981. Por lo que se refiere a la adquisición de armamento moderno, gran parte de las compras programadas en EE UU y en Europa debieron cancelarse por problemas financieros. No obstante, cinco Dassault Super Étendard de reciente adquisición fueron equipados en muy poco tiempo, sin la colaboración de los fabricantes franceses, para lanzar los misiles Aérospatiale AM-39 Exocet aire-buque.

Existía, no obstante un problema importante para la utilización de esta fuerza aérea: la mayor parte de las bases de la FAA estaban

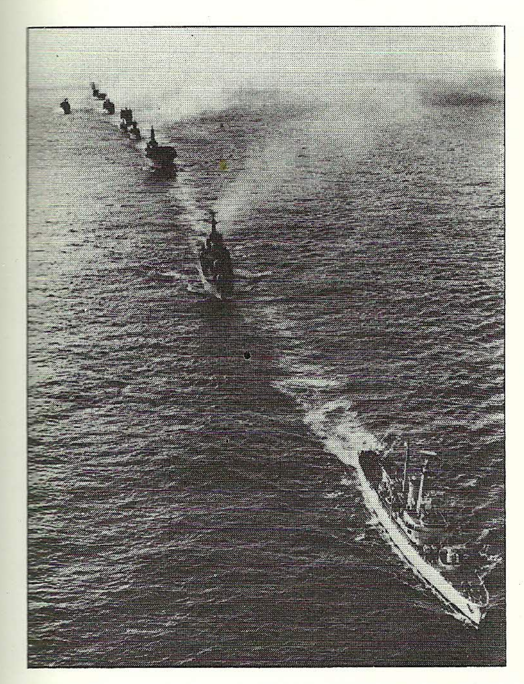


El lujoso transatlántico *Canberra* se convirtió en un buque de transporte de tropas, por lo que fue objeto de diversas modificaciones, entre ellas la instalación de un puente para helicópteros. En la foto, en primer plano, un Westland Sea King y, al fondo, un Wessex izando personal del ejército.

situadas muy lejos de las islas, de modo que fue preciso habilitar aeródromos en la Patagonia. Pero incluso estas bases distaban entre 650 y 850 km de las islas en disputa.

La invasión

El 2 de abril tuvo lugar un importante desembarco (compuesto por varios millares de soldados e infantes de marina con vehículos blindados, artillería y armas antiaéreas) en Puerto Argentino (Port Stanley), población principal, puerto y aeropuerto de las Malvinas. La *Fuerza de Tareas Anfibia* estuvo formada por



Buques de la *Task Force* británica navegando en fila natural con destino a las Malvinas. El tercero es el portaviones antisubmarino HMS *Invincible,* y tras otros tres buques auxiliares, puede verse al buque insignia, el HMS *Hermes.*

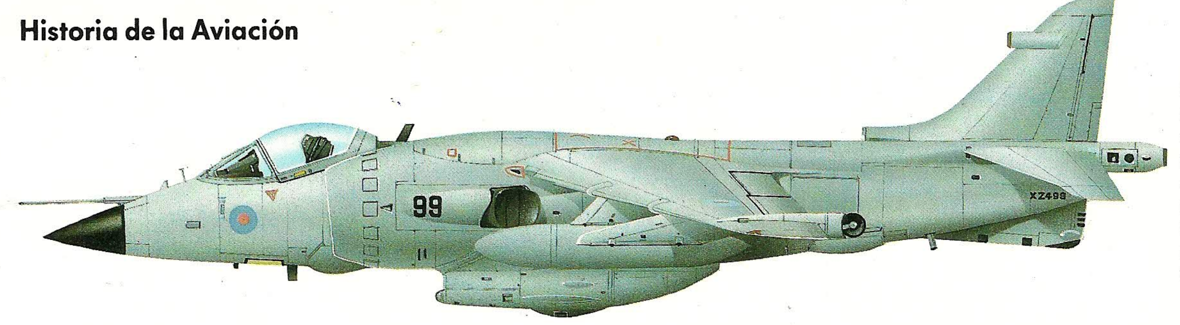
un buque de desembarco, dos destructores Tipo 42 de diseño británico, un submarino y otras unidades de superficie. En su apoyo actuó otra fuerza integrada por el portaviones *25 de Mayo* y otros buques de la *Flota de Mar Argentina* y por aviones Hércules de la FAA que aterrizaron en el aeródromo de Puerto Argentino, una vez que fue tomado por las tropas de la *Fuerza de Desembarco.* Parte de ésta utilizó helicópteros para su traslado. A pesar de la acción defensiva que, durante tres horas, mantuvieron los Royal Marines presentes en las islas, éstas fueron ocupadas. En aquellos momentos, el avión británico más cercano, aparte de un helicóptero a bordo del HMS *Endurance,* que aún se hallaba en el Atlántico Sur, se encontraba a más de 11 000 km, en Gibraltar.

Tras un primer momento de incredulidad y estupor en el Foreign Office, la Cámara de los Comunes se reunió el 3 de abril para escuchar de labios de Margaret Thatcher el anuncio de la organización de una *Task Force* que zarparía para recuperar las islas, por la fuerza si fuese necesario, en el caso de que fracasaran las negociaciones diplomáticas. El proyecto anunciado por el gobierno británico se vio reforzado por la resolución del Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas que pedía la retirada de las tropas argentinas.

Entretanto, un grupo de Royal Marines se vio obligado a rendirse en las Georgias del Sur, tras haber derribado un helicóptero y dañado posiblemente a otro. En Gran Bretaña, los acontecimientos se sucedían con rapidez. En primer lugar, se concentraron los Squadrons n.^{os} 820 y 826. El primero de ellos em-

Las distancias que debía recorrer la flota británica en la guerra de las Malvinas eran enormes: el apoyo logístico estaba a 8 000 millas de distancia, en Gran Bretaña. Por este motivo se enviaron grandes cantidades de aprovisionamiento a Gibraltar y a la isla Ascensión, operación ya de por sí considerable. Las Georgias del Sur fueron ocupadas por un destacamento de la *Task Force* que navegó desde Gran Bretaña sin escalas. Las operaciones aéreas que siguieron fueron las más largas de la historia de la guerra aérea.

Nota: el mapa ha sido confeccionado según el procedimiento de proyección acimutal equidistante modificada, con corrección de distancias a 30° de longitud oeste (punto medio entre Gran Bretaña y las Malvinas).



Un Sea Harrier FRS.Mk 1 del lote de refuerzo enviado por Gran Bretaña al Atlántico Sur a comienzos de mayo, vía isla Ascensión, como parte de la operación «Corporate». Obsérvese el color apagado de las insignias nacionales, el fondo gris y los números de identificación en el carenado del morro.

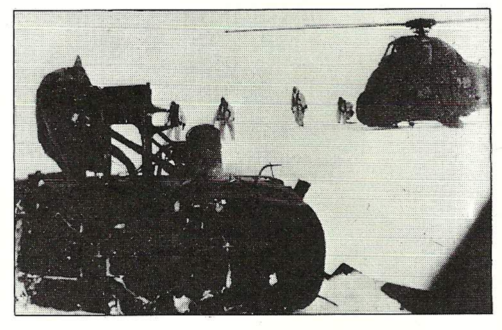
barcó nueve helicópteros Westland Sea King en el HMS *Invincible* (a punto de ser vendido a Australia) y el segundo otros tantos en el HMS *Hermes* (listo para ser desguazado); otros dos aparatos del 706.° Squadron de Entrenamiento les acompañaron. Los restantes Sea King de este último escuadrón continuarían transportando provisiones a la *Task Force* hasta que estuvo fuera de alcance. Se les había suprimido el equipo de sonar para aumentar la capacidad de carga. Después, este escuadrón se unió al 771.° para formar el 825.° Squadron, del que ocho aparatos se embarcaron en el *Atlantic Causeway,* un buque portacontenedores requisado, y dos en el transatlántico convertido en transporte de tropas *Queen Elizabeth II,* que seguía a la *Task Force.* La Patrulla «A» de Sea King del 824.° Squadron embarcó en el Royal Fleet Auxiliary (RFA) *Olmeda,* la patrulla «F» en el RFA *Fort Austin,* en Gibraltar, y las «C» y «G» en el RFA *Fort Grange.*

Veinte BAe Sea Harrier FRS.Mk 1 de los Squadrons n.^{os} 801 y 899 (de un total de 33 que constituían los efectivos de la Royal Navy) fueron puestos a punto en RNAS Yeovilton para embarcar en el *Hermes* y el *Invincible.* Poco después, otro escuadrón, el 809.°, fue reestructurado con los Sea Harrier restantes, destinados en principio al portaviones HMS *Illustrious,* cuyo alistamiento se aceleró como medida precautoria. Aún así, la fuerza expedicionaria de aviones de ala fija podría ser superada numéricamente en una proporción de 10 a 1.

Los elementos de combate de la *Task Force* zarparon de Portsmouth el 5 de abril y ese mismo día comenzó un intenso entrenamiento de vuelo que los pilotos de los Sea Harrier llevaban a cabo despegando y apontando en las cubiertas equipadas con rampas y con bombas a bordo, misión desacostumbrada para estos cazas, concebidos primariamente como interceptadores. Algunos de los Sea Harrier embarcados se unieron a la *Task Force* en ruta, dada la rapidez de la partida. Tras los buques de guerra se fue formando un largo convoy de buques de apoyo y transporte, que iban zarpando de los puertos británicos y uniéndose a la flota en ruta hacia el Atlántico Sur.



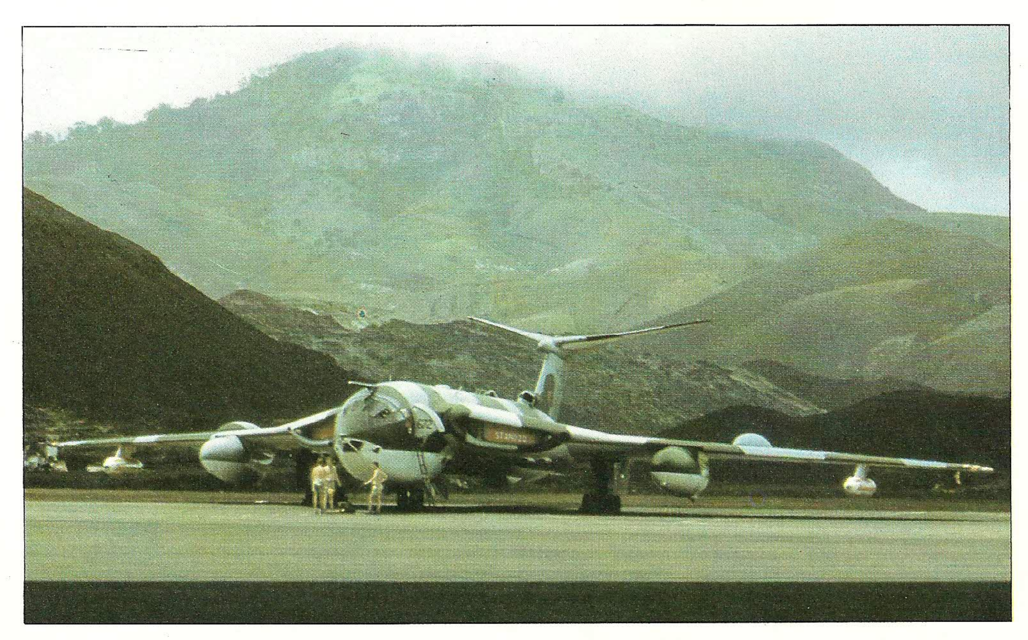
Probablemente el veterano más famoso del conflicto de las Malvinas fuera el Westland HAS.Mk 3 matriculado XP142, que aparece en la foto entregando un torpedo a una fragata.



Ilustrativa fotografía tomada en las Georgias del Sur, en la que aparecen dos Westland Wessex HU.Mk 5, los XT464 y XT473, uno seriamente averiado y el otro hundido en la nieve.

Mientras tanto, en la pequeña isla de Ascensión, 6 440 km al sur, en la base aérea de Wideawake, administrada por EE UU, avanzaban los preparativos de una instalación de escala y aprovisionamiento. Las versiones estándar Hércules C.I. y la alargada C.3 se utilizaron para transportar hasta la base de Wideawake un gran número de material y suministros. Al menos siete C-130 fueron transformados para operaciones de largo alcance con dos depósitos adicionales en la sección central del fuselaje y sondas de reabastecimiento. Antes de terminar el mes, llegaba a Gibraltar y Wideawake el primero de una serie de BAe Victor K.Mk 2, aviones cisterna de los Squadrons n.^{os} 50 y 55, con la misión de reabastecer los aparatos que volaban hacia el Atlántico Sur para reunirse con la *Task Force* o en misiones de reconocimento.

La fuerza de aviones cisterna Victor, que comprendía los Squadrons n.^{os} 55 y 57 y uno de cuyos ejemplares se ve aquí en Wideawake (isla Ascensión), suministró los servicios esenciales de reabastecimiento a los Harrier, Sea Harrier, Vulcan, Hercules y Nimrod en ruta hacia el Atlántico Sur.

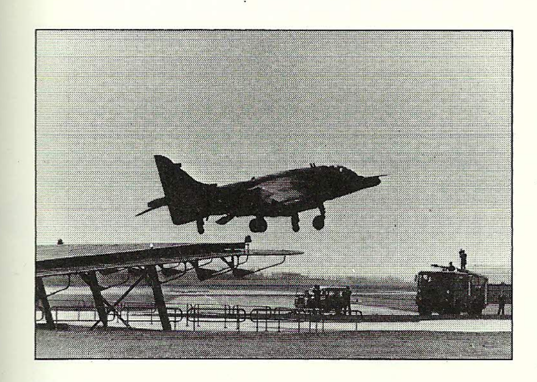


Ataque a las Georgias del Sur

Como paso previo al desembarco en las islas Malvinas, el gobierno británico había decidido la reconquista de las Georgias del Sur, que proporcionarían una posible base para la flota y permitiría rescatar a cierto número de civiles británicos que permanecían en el asentamiento de Grytviken. El 14 de abril, el destructor HMS *Antrim,* la fragata antisubmarina HMS *Plymouth* y el RFA *Tidespring* se encontraron con el HMS *Endurance.* Estos buques llevaban a bordo un Westland Wessex HAS.Mk 3 (XP142) del 737.° Squadron, dos Wessex HU/Mk 5 de la Patrulla «C», del 845.° Squadron, y dos helicópteros Westland Wasp. En las Georgias del Sur fueron desembarcados destacamentos de reconocimiento, tarea que realizaron tres helicópteros Wessex; pero cuando el 22 de abril se trató de recuperar a los desembarcados, dos Wessex HU.Mk 5 resultaron accidentados como causa de las adversas condiciones meteorológicas; la tripulación y cierto número de civiles fueron recogidos por el Wessex XP142, que también rescató un destacamento de reconocimiento que había quedado a la deriva a bordo de un lanchón Gemini.

El 24 de abril, el *Antrim* localizó y atacó al submarino argentino *Santa Fe,* en Grytviken. El submarino, que resultó averiado, sería atacado después por los Wasp del *Endurance* y del *Plymouth,* el Wessex XP142 y un helicóptero Westland Lynx del HMS *Brilliant,* que había llegado ya a la zona. El *Santa Fe* fue abandonado en Grytviken, donde varó, y el 28 de abril se producía la ocupación de las Georgias del Sur por tropas británicas desembarcadas por los helicópteros del *Antrim* y el *Brilliant.*

El 11 de abril, mientras el secretario de Estado norteamericano, Alexander Haig, emprendía un maratoniano viaje diplomático entre Washington, Londres y Buenos Aires intentando hallar una fórmula de paz (en Washington se temía que el apoyo abierto de

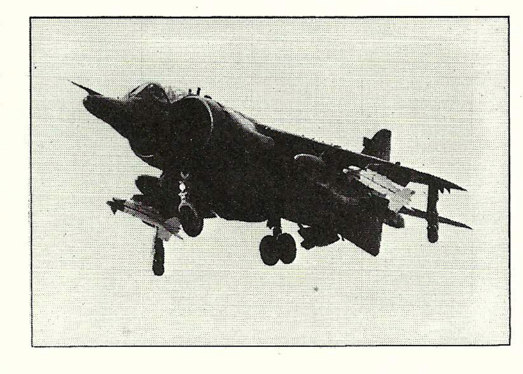


Antes de viajar al Atlántico Sur, los pilotos del 1.er Squadron de Caza de la RAF llevaron a cabo en Yeovilton un entrenamiento intensivo de despegue desde rampas, a fin de prepararse para las operaciones que habrían de realizar desde las cubiertas del HMS *Hermes* y del HMS *Invincible*.

EE UU a Gran Bretaña amenzara con socavar los intereses políticos de la administración Reagan en América Latina), y mientras la unidad del partido Laborista británico se resquebrajaba ante el furioso ataque del ala izquierda, que exigía romper con la posición belicista de los conservadores, la *Task Force* llegaba a la isla Ascensión. En aquel momento el gobierno británico ya había declarado zona de guerra el área comprendida en un radio de 200 millas alrededor de las Malvinas, estableciendo que cualquier buque argentino que se hallara dentro de dicha zona correría el riesgo de ser atacado (al tiempo que se abstenía en desmentir las informaciones según las cuales el submarino nuclear HMS *Superb* estaba presente en la zona de guerra; al parecer, por entonces el *Superb* no se hallaba cerca de las Malvinas).

Por aquellos días la actividad en la isla de Ascensión era intensa, y los helicópteros de los Squadrons n.os 820 y 826 (a los que se habían unido los helicópteros de la RAF, de los que un Sea King del 202.º Squadron con base en Brawdy se multiplicó en tareas de transporte y de salvamento aeromarítimo) trasladaban tropas y aprovisionamientos.

También había zarpado de Gran Bretaña el transatlántico *Canberra* con el grueso de las tropas de la fuerza de asalto —los comandos de la Royal Marine y efectivos del Regimiento de Paracaidistas—; pero el 16 de abril, cuando la *Task Force* se dirigía ya a las Malvinas, aún no había llegado a Ascensión. Cuatro días después, un helicóptero próximo al *Hermes* avistó un periscopio de submarino, y la flota británica se puso en zafarrancho de combate. Hoy se cree que se trataba de un submarino soviético pues informaciones simultáneas del *Canberra* declaraban que un navío de dicha nacionalidad lo estaba espiando. Se supuso también que, con el avión de reconocimiento marítimo Tupolev Tu-142 «Bear» en operaciones sobre el Atlántico Central desde bases cubanas, la Unión Soviética comenzaba a embarcarse en un ejercicio de inteligencia a medida que se intensificaba la requisa de buques mercantes. Al parecer tal información acerca de la disponibilidad de barcos mercantes en una emergencia bélica revestía gran interés para la inteligencia soviética.



La configuración de los Harrier del 1.er Squadron respondía normalmente a la función de ataque a tierra y no contaban con misiles aire-aire. Pero unas apresuradas modificaciones dotaron a este avión de un par de Sidewinder antes de embarcar con la *Task Force*. También se introdujeron modificaciones en los Vulcan, Nimrod y Hercules de la RAF.

Por aquellas fechas, y dado que la guarnición argentina de las Georgias del Sur había sido embarcada en el *Tidespring* con rumbo a Ascensión, la Junta Militar adoptó una postura dura, reclamando el inmediato ejercicio de su soberanía sobre las Malvinas y rechazando las propuestas finales de Haig el 29 de abril.

Próximo capítulo:

Escaramuzas en el Atlántico Sur

Tripulación de cubierta de un portaviones manipulando las armas de los aviones. El primer plano, torpedos para los helicópteros y, al fondo, los contenedores de cohetes Matra de los Sea Harrier.

La guerra de las Malvinas: capítulo 2.°

Escaramuzas en el Atlántico Sur

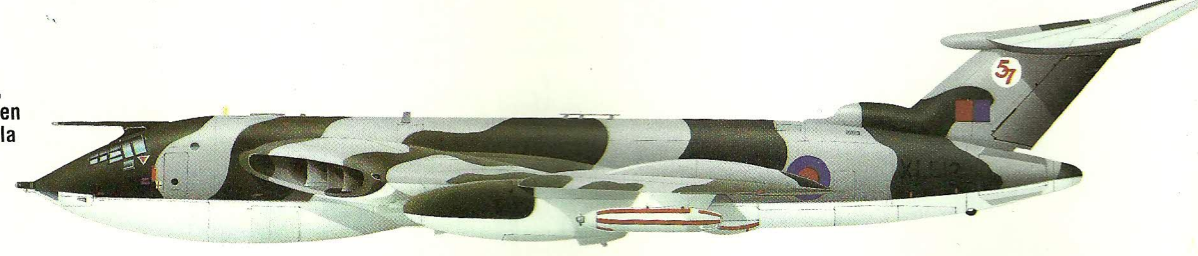
Tras el fracaso de las gestiones políticas y diplomáticas, la escalada de las acciones aeronavales por ambos bandos desembocó en dos hechos de gran dramatismo, el hundimiento del viejo crucero argentino *General Belgrano* y el del destructor británico HMS *Sheffield*, víctima este último de un misil aire-superficie Exocet.

La rápida respuesta de Gran Bretaña a la ocupación de las Malvinas produjo cierta consternación y un vivo brote de patriotismo en la población argentina, sobre todo cuando se supo que la *Task Force* se dirigía hacia el Atlántico Sur. Ante el creciente aislamiento que supuso el embargo económico y de armamento (sobre todo por parte de las naciones europeas de la CEE y EE UU, pues la Junta Militar era decididamente prooccidental), se solicitó el apoyo militar dentro del bloque latinoamericano, profundamente dividido por lo que respecta a sus relaciones con EE UU. Más cerca de su propio territorio, Argentina tenía también el problema del largo contencioso con su vecina Chile, nación que mantiene vínculos económicos muy amistosos con Gran Bretaña, aún cuando decidiera asumir una postura neutral respecto al conflicto de las Malvinas.

El establecimiento por parte de Gran Bretaña de una llamada «zona de exclusión total» (que abarcaba 200 millas alrededor de las islas y que pronto se extendería hasta 12 millas —cerca de 20 km— de la costa argentina) puso de manifiesto la crónica carencia de aviación de reconocimiento marítimo y antisubmarina tanto de la Fuerza Aérea Argentina (FAA) como del Comando de Aviación Naval (CANA), circunstancia que se vio agravada por la no utilización del portaviones *25 de mayo*, aquejado de unas «oportunas» averías. En consecuencia, la aviación con que contaba Argentina para estas misiones se reducía prác-

El 1 de mayo de 1982, al amanecer, aviones Sea Harrier de la *Task Force* atacaron diversas instalaciones argentinas en la isla Soledad, entre ellas el aeródromo de Puerto Argentino. Los aparatos, que regresaron sin novedad, fueron reabastecidos y rearmados rápidamente para nuevas acciones (foto Press Association).



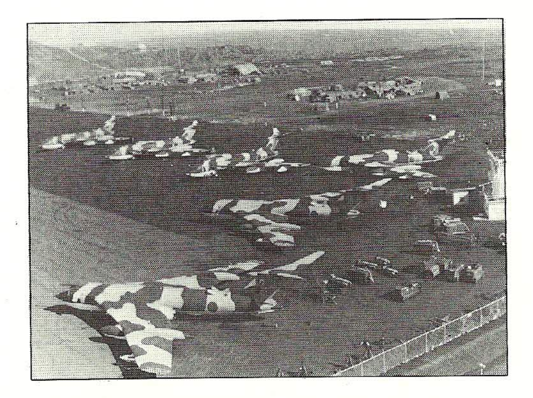


Victor K.Mk 2 de reabastecimiento en vuelo perteneciente al 57.° Squadron, implicado junto con el 55.° Squadron en el apoyo a las operaciones aéreas de la RAF al sur de la isla Ascensión.

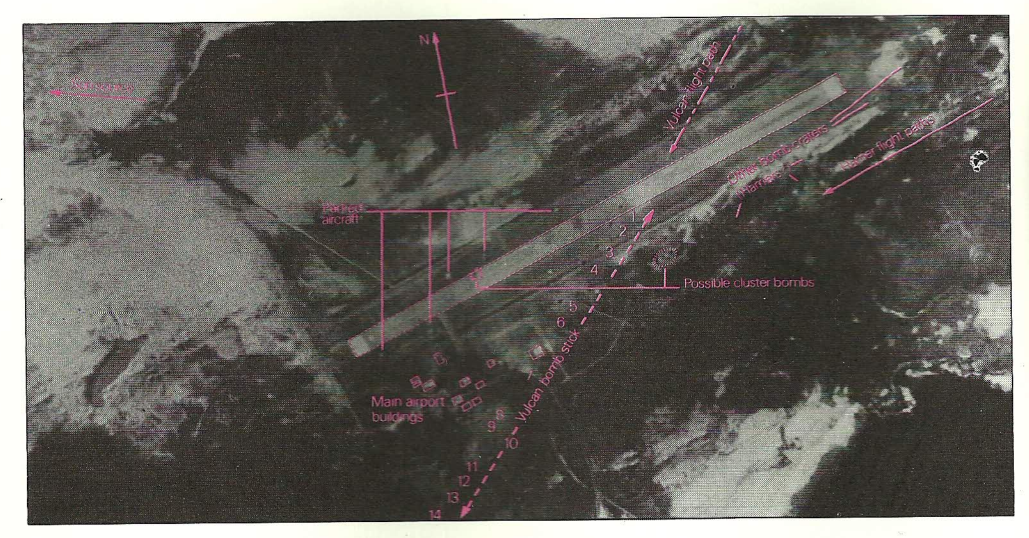
ticamente a cuatro viejos Grumman S-2E Tracker que habían pertenecido a la US Navy, dos o cuatro (otras fuentes elevan el número a nueve) Lockheed SP-2H Neptune y tres helicópteros H-3 Sea King. Consecuentemente, se realizaron gestiones ante Brasil —país con el que las relaciones habían sido algo tensas en los años anteriores— para la adquisición de dos aviones EMBRAER EMB-111 de patrulla marítima, pero pasaría casi un mes antes de que éstos pudieran entrar en servicio. Entretanto, se había avanzado en el establecimiento de una estación de radar en las tierras altas de la isla Soledad, aunque al parecer sólo podía suministrar información sobre movimientos aéreos, siendo incapaz de detectar buques de superficie a distancias superiores a los 32 km. En el continente se trabajaba febrilmente para poner a punto a cuatro de los cinco Dassault-Breguet Super Étendard con sus misiles antibuque Aérospatiale AS.39 Exocet, de los que se habían adquirido siete y que se encontraban, junto con los aviones, en fase de alistamiento. Francia había retirado a sus equipos técnicos, de acuerdo con el embargo de armas dispuesto por la CEE.

Hasta entonces, Argentina —y en realidad el mundo entero— podía calcular con un alto grado de precisión la marcha y posición de la *Task Force*, partiendo de la base de que su velocidad más probable oscilaba alrededor de los 18 nudos. De esta manera, los efectivos argentinos pudieron ser reforzados en las islas antes del 30 de abril.

Desprovisto del manto del secreto, el comandante de la fuerza británica, contralmirante John Woodward, recuperó el recurso de la sorpresa mediante una serie de tácticas clásicas, como el uso inteligente del mal tiempo, el lanzamiento de ataques simulados o una limitada dispersión de sus fuerzas a fin de asestar simultáneamente diversos golpes menores para confundir y desalentar a los defensores.



Aviones cisterna Victor K.Mk 2 de los Squadrons n.^{os} 55 y 57, en Wideawake, en junio de 1982. Su misión consistía en reabastecer en vuelo a los Nimrod, Vulcan y Hercules que operaban alrededor de las Malvinas, a 3 900 millas de distancia. En una misión típica, once aparatos Victor debían volar en formación para permitir a un Nimrod tres horas de patrulla sobre la región. También realizaban salidas preventivas sobre el barco mercante *Atlantic Conveyor* en caso de que los Harrier se vieran obligados a realizar patrullas aéreas (foto Press Association).



Esta fotografía del aeródromo de Puerto Argentino, que fue tomada probablemente poco después de las incursiones del 1 de mayo, muestra claramente la línea oblicua de los cráteres producidos por las bombas durante el primer ataque del Vulcan; los otros impactos fueron obra de los Sea Harrier. Junto a la pista, pueden apreciarse por lo menos cinco aviones argentinos aparcados (foto Press Association).

Sin embargo, parece inconcebible que una fuerza expedicionaria que debía enfrentarse a un enemigo que contaba con la superioridad aérea no dispusiese de un sistema aerotransportado de detección y alerta temprana (AEW). A dicha carencia es atribuible sin duda el alto índice de pérdidas sufrido por la *Task Force*. Posteriormente, y para remediar esta grave deficiencia, los británicos modificaron, en tan sólo once semanas, dos Sea King instalándoles sendos radares Thorn-EMI-Searchwater, del mismo tipo que los utilizados a bordo de los Nimrod.

El plan británico inicial consistía en privar a la guarnición de las islas de la cobertura local de cazas inutilizando la única pista de Puerto Argentino que podían utilizar los Mirage, Skyhawk y C-130 e imponiendo un severo bloqueo marítimo. Éste fue el motivo de que, a principios de mayo, Gran Bretaña extendiera la zona de exclusión casi hasta la costa argentina. Así pues, los primeros ataques fueron lanzados contra la pista de Puerto Argentino.

El regreso del Vulcan

A pesar de las dudas existentes acerca de la utilización de la fuerza de bombarderos V, se siguió adelante con la prevista concentración en la base de Wideawake. A mediados de abril se envió a Ascensión un único avión de reconocimiento marítimo Vulcan SR.Mk2 y muy poco después se llevó a cabo por lo menos una salida con reabastecimiento a fin de vigilar los aledaños de las Georgias del Sur, con vistas a la ocupación de las islas por parte británica.

Hacia finales del mismo mes llegaba a Wideawake un segundo Vulcan equipado para el reabastecimiento en vuelo y con una carga de 14 bombas de 450 kg. El 30 de abril, al anochecer, el bombardero despegó y tomó rumbo hacia Puerto Argentino, realizando en ruta diversos contactos con aviones cisterna Victor. Cuando llegó a las Malvinas, alrededor de las 04.30 horas de la mañana del 1 de mayo, el Vulcan efectuó su incursión a 3 050 m, volando en oblicuo, a unos 35° con relación al eje de la pista, a fin de tener las mayores posibilidades de acertar en ella al menos con una bomba y las mínimas de alcanzar la ciudad, cuya periferia se extendía hasta unos 4 500 m al oeste del aeropuerto. Para mayor dificultad, el ataque se realizó sin información precisa del viento y con el cielo completamente cubierto de nubes. No se encontró oposición ni defensa antiaérea y el Vulcan regresó sano y salvo, después de un vuelo de ida y vuelta de más de 12 000 km.

El bombardeo en altitud casi coincidió con la incursión, esta vez a baja cota, de los Sea Harrier del HMS *Hermes*, situado a unos 150 km al este de las islas. Los aviones atacaron en rasante con sus cañones de 30 mm antes de dejar caer sus bombas sobre los aviones argentinos aparcados y las edificaciones. Se utilizaron bombas de racimo para provocar el mayor daño posible a los aviones y de alto explosivo de 450 kg para afectar al aeródromo y a las construcciones. Otra incursión similar se efectuó casi simultáneamente al atacar cuatro Sea Harrier la pequeña pista de Pradera del Ganso (Goose Green) a unos 80 km al sudoeste. Desde la isla se abrió fuego con piezas de 35 y 20 mm y se dispararon algunos misiles Short Tigercat, pero no consiguieron resultados. Sólo uno de los atacantes regresó a su base con un impacto de pequeño calibre en la cola. Por el contrario, los británicos alcanzaron a ocho Pucará —que quedarían inutilizados— aparcados, tres Cessna 172, dos Beaver y un Britten-Norman Islander —aviones civiles requisados— que sólo servirían ya para la chatarra. En Pradera del Ganso destruyen dos helicópteros SA-330 Puma y sorprenden a un Pucará, con su piloto a bordo, siendo alistado por el personal de tierra: el avión estalla alcanzado por una bomba, muriendo su tripulante y ocho mecánicos. Sin embargo, la pista de Puerto Argentino no ha sido gravemente

El Vulcan B.Mk 2 XM607 del 44.º Squadron de Bombardeo, que llevó a cabo los ataques al aeródromo de Puerto Argentino los días 1 y 4 de mayo, y 11 de junio. Obsérvense los soportes para misiles y el contenedor ECM incorporado debajo del ala.



Un Sea Harrier despega de la cubierta del *Atlantic Conveyor*, probablemente frente a las Georgias del Sur. Mientras que todos los Sea Harrier habían abandonado el *Conveyor* cuando fue hundido por misiles Exocet el 27 de mayo, seis Wessex, un Lynx y tres helicópteros Chinook se fueron a pique con él.

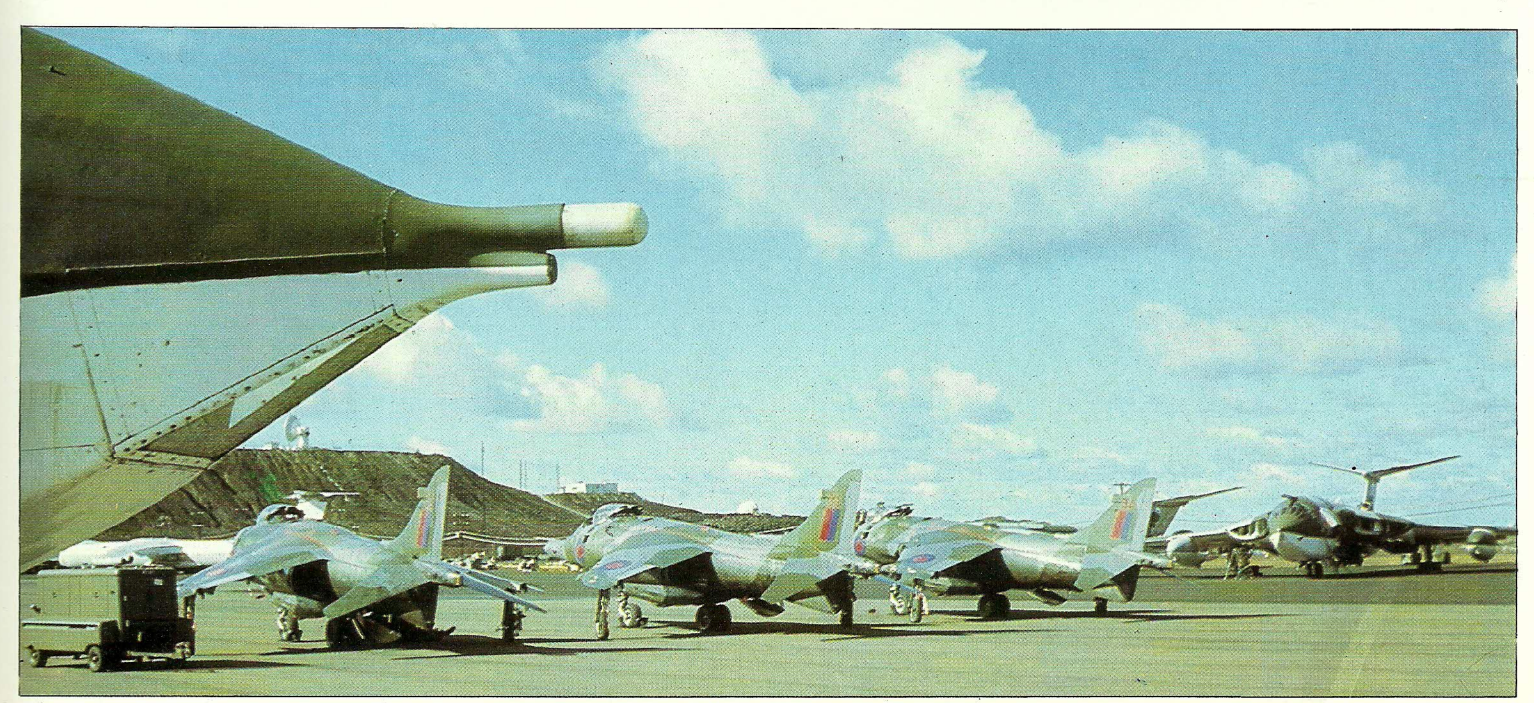
dañada y el reconocimiento fotográfico revela que sólo una bomba ha alcanzado los lindes. Rápidamente, los defensores argentinos disponen grandes anillos de barro en la pista para hacer creer que había sido inutilizada, mientras los C-130 pueden seguir operando. De todas formas, las declaraciones oficiales británicas la dan por destruida, puede que a sabiendas de lo contrario, pero todos los esfuerzos podían haber sido ahorrados: sus enemigos no tenían intenciones de emplear el aeródromo para los cazas, ya que ni se intentó alargar los 1 200 m ni instalar en ella dispositivos de frenado. La decisión del Mando Argentino resulta más incomprensible habida cuenta de que la FAA disponía de una pista metálica portátil que hubiese podido ser transportada por vía marítima, dada la escasa capacidad de los aviones de transporte.

La respuesta argentina no se hizo esperar. Desde sus bases en el continente despegan 12 A-4B, A-4C, 12 Dagger, 10 Mirage III y seis Canberra que efectuarán 35 misiones de ataque sobre la *Task Force*. Tres Canberra, detectados por una fragata británica en avanzada como descubierta radar, son interceptados por Sea Harrier, a pesar de la escolta de seis Mirage y Dagger. Uno de los bombarderos es alcanzado por un AIM-9L y estalla. Un segundo es alcanzado, pero consigue escapar junto a su compañero restante, aunque tendrá que ser abandonado poco después. Los cazas argentinos cometen el error de atacar a los Sea Harrier. Uno de ellos dispara un misil Matra R.530, pero no tiene tiempo suficiente para iluminar el blanco con su radar y falla. Los Sea Harrier abren fuego a su vez y el primer Dagger se convierte en una bola de fuego. Así concluyó el primer encuentro aire-aire. En otras acciones se perderán, al menos, otros dos Mirage. Por su parte, aunque los ataques no consiguen objetivos entre la *Task Force*, la flota británica se verá obligada a operar en las horas de oscuridad hasta el 21 de mayo. El balance final demuestra que el día 1 puede ser considerado «negro» para la FAA:10 Pucará, dos Mirage III, un Dagger y dos Canberra (además de tres helicópteros, un C-130, y diversos aviones civiles) son las pérdidas argentinas. Del lado británico no se perderá ni un solo avión a pesar de las declaraciones contrarias que reclamaban el derribo de un total de ¡ocho! Harrier.

Pero peor fue lo que ocurrió al día siguiente, cuando el submarino nuclear HMS *Conqueror*, después de seguir a la formación durante más de dos horas y solicitar el permiso de Londres, torpedea y hunde al crucero ARA *General Belgrano*, un superviviente de Pearl Harbour (USS *Phoenix*), que con la escolta de dos destructores lanzamisiles (ARA *Hércules* y ARA *Santísima Trinidad*) intentaba tantear las defensas de superficie. En el incidente se pierden 300 vidas, pero la Armada Argentina queda «convencida» de que es mejor no intentar un nuevo enfrentamiento y sus unidades principales permanecen en puerto para el resto del conflicto. El día 3, de madrugada, helicópteros Westland Lynx localizan y atacan a dos patrulleras argentinas, hundiendo la *Alférez Sobral* y dañando a otra.

La primera pérdida importante que sufrió la *Task Force* ocurrió el 4 de mayo, cuando un destructor Tipo 42, el HMS *Sheffield*, fue al-

Tres Harrier de la RAF en la isla Ascensión, en mayo de 1982. Al parecer, estos aviones no se encontraban entre los que realizaron el vuelo récord desde Gran Bretaña (pues no estaban equipados con sondas de reabastecimiento ni depósitos subalares), y probablemente llegaron a tierra desde uno de los buques de aprovisionamiento (foto Press Association).



canzado por un misil Exocet. El buque cumplía misiones de descubierta radar («piquet radar») al oeste de la *Task Force* cuando una pareja de Super Étendard del CANA, acompañados por aviones Mirage III, atacó desde una distancia de 32 km. Como operaban más allá del área CAP de los Sea Harrier, resultaba imposible la protección aérea permanente de los buques de vigilancia y los aviones argentinos regresaron intactos. El radar del buque, o más exactamente el ESM Abbey Hill, detectó las emisiones del AS.39, pero clasificó al misil como «amigo» y por tanto no puso en acción las defensas. A partir de este incidente, los Abbey Hill fueron reprogramados para clasificar los Exocet como «hostiles». El *Sheffield* fue remolcado fuera de la zona de combate, pero el fuego a bordo y las malas condiciones climatológicas impidieron que pudiese ser salvado, hundiéndose con la pérdida de 20 vidas.

Mientras tanto, los Sea Harrier llevaron a cabo una segunda incursión en rasante sobre la pista de Puerto Argentino, pero esta vez uno de ellos fue derribado por un Tigercat desde tierra. Un Vulcan realizó otro ataque sobre la pista, sin más éxito que el anterior.

La grave ausencia de AEW

Si la pérdida del *General Belgrano* puso de relieve la carencia de aviones adecuados de reconocimiento marítimo y detección antisubmarina de la AA, el ataque y hundimiento del *Sheffield* y los ataques aéreos del 1 de mayo hicieron tomar conciencia a los británicos de la insensatez de haber descartado prematuramente el elemento de alerta temprana aerotransportada (AEW), así como la total irrelevancia en el contexto de la guerra aeronaval que libraban de la introducción del Nimrod AEW.Mk3 en la RAF. Lo cierto era que ninguno de los dos pequeños portaeronaves británicos era capaz de embarcar ni un par de Fairey Gannet (aun cuando hubiesen estado disponibles) sin reducir drásticamente su componente de defensa aérea o antisubmarina, disminuyendo el número de Sea Harrier o Westland Sea King. Tampoco poseían el alcance radar del viejo HMS *Ark Royal*, viéndose obligada la RN a desplegar en descubierta algunos destructores o fragatas, sin las adecuadas defensas y expuestos a altos riesgos. Por otra parte, otra seria deficiencia detectada era la falta de apropiada defensa puntual antimisil de los buques de guerra británicos.

Pero el invierno se cernía sobre el Atlántico Sur y el progresivo empeoramiento de las condiciones meteorológicas limitó las operaciones aéreas. El 6 de mayo los británicos perdían dos Sea Harrier pertenecientes al *Invincible* mientras realizaban una patrulla con mal tiempo, suponiéndose que habían chocado mientras volaban entre nubes. La fuerza total de Sea Harrier quedó reducida a no más de 17 aparatos.

Esta restricción de los vitales cazas se vio aliviada por la llegada a Ascensión, el 7 de mayo, de unos ocho Harrier GR.Mk3 del 1.^{er} Squadron de la RAF tras un periplo desde Gran Bretaña de nueve horas con reabastecimiento en vuelo. Estos Harrier, adaptados para utilizar Sidewinder en misiones de defensa aérea además de su espectro normal de armas de ataque al suelo, volaron a continuación hacia la *Task Force* y apontaron en los portaviones, que en ese momento se encontraban en la zona de operaciones.

La fuerza aeronaval británica volvió al ataque, tras un período de intenso mal tiempo, el 9 de mayo, día en que las fragatas bombardearon el aeródromo de Puerto Argentino con sus piezas de 114,3 mm y los Harrier castigaron Pradera del Ganso y otros lugares. Mientras tanto, un pesquero argentino, el *Narval*, sospechoso de espiar a la flota británica, fue atacado por aviones Harrier y abandonado por su tripulación, que fue rescatada por helicópteros argentinos. Más tarde, el barco se hundió y un SA-330 del Ejército fue derribado mientras realizaba una misión de búsqueda y rescate de los náufragos.



Siete Sea Harrier, tres Harrier de la RAF y un Sea King a bordo del HMS *Hermes*. Entre la variedad de armas que pueden apreciarse en la foto se encuentran las bombas guiadas por láser en el Harrier más cercano, bombas de racimo en el segundo Harrier y Sidewinder en el Sea Harrier de la derecha (foto Press Association).

Más ataques británicos

Durante los dos días siguientes tuvieron lugar nuevos bombardeos navales contra objetivos de tierra y el 11, la fragata HMS *Alacrity* se internó en aguas del estrecho de San Carlos, hundiendo un barco argentino que intentaba romper el bloqueo. El 12, la FAA lanzaba un decidido ataque contra los buques de la *Task Force*, perdiendo en la acción tres McDonnell Douglas A-4 pero logrando un impacto directo sobre un buque con una bomba de 450 kg que no llegó a estallar. Una circunstancia extraordinaria del conflicto residió en la escasa eficacia de las bombas argentinas, gracias a la cual los buques británicos se salvaron milagrosamente en varias ocasiones. En efecto, por lo menos cinco de ellos sufrieron daños semejantes producidos por bombas que no explosionaron.

Tras otro período de mal tiempo, el 14 de mayo se reanudaron las operaciones con el ataque de Harrier y Sea Harrier a diferentes objetivos de las islas. Se desplegaron también diversas unidades del SAS y del SBS en misiones clandestinas; por lo menos un grupo desembarcó en isla Soledad para localizar e informar acerca de los dispositivos argentinos



Dos Nimrod MR.Mk 2 de reconocimiento marítimo en la isla de Ascensión, en mayo de 1982. El avión en primer plano exhibe la sonda de reabastecimiento que lo capacita para realizar vuelos de patrulla en el Atlántico Sur (foto MoD).

Uno de los cinco Dassault Super Étendard que, de un pedido de catorce, habían sido entregados a Argentina antes de que Francia impusiera el embargo a aquel país. Se ven las insignias correspondientes a la 2.ª Escuadrilla de la 3.ª Escuadra Aeronaval.

de defensa. Se dijo que otros grupos desembarcaron en territorio continental para informar sobre los movimientos de los Super Étendard o para destruirlos, lo que ha sido insistentemente negado por fuentes argentinas. Sea cierto o no, sí lo es que a partir de ese momento ocurren algunos hechos extraños. Un sea King HC.Mk4 se estrelló en el sector chileno de Tierra del Fuego y su tripulación fue finalmente devuelta por las autoridades chilenas. Se sabe también que alrededor del 18 de mayo, los Super Étendard se retiraron de algunos lugares, mientras que, según los británicos, los portaviones recibieron avisos de los ataques argentinos con 20 minutos de antelación.

El 15 de mayo tuvo lugar un ataque nocturno menos clandestino del SAS cuando, apoyados por el fuego de las fragatas, los helicópteros desembarcan un pelotón en isla Pebble, frente a la costa de Gran Malvina, que colocará cargas en los aviones aparcados con el resultado de seis Pucará, un Skyvan y cuatro Beech T-34C Turbomentor destruidos, además de las instalaciones de radar avanzado de la isla y el depósito de provisiones. La unidad se retiró sin bajas.

Sin embargo, por esos mismos días, un Sea King HC.Mk4 que transportaba de un buque a otro a una treintena de hombres del SAS, fue golpeado en el rotor de cola por un albatros y cayó al mar, pereciendo casi todos los hombres que iban a bordo.

El 21 de mayo (día D para el asalto principal) tanto argentinos como británicos eran plenamente conscientes de la dureza del combate que se avecinaba. Habían fracasado los esfuerzos diplomáticos para evitar la confrontación directa y la batalla terrestre a gran escala parecía inevitable. Hasta ese momento, los británicos anunciaban haber destruido 28 aviones argentinos en el aire o en tierra, y haber perdido tres Sea Harrier, dos Wessex, cinco Sea King y dos Lynx. Como consecuencia de los repetidos informes acerca de actividad submarina en las proximidades de la *Task Force*, los británicos equiparon a toda prisa aviones Nimrod MR.Mk2 con sondas de reabastecimiento en vuelo con el objeto de que, desde la isla Ascensión, realizaran vuelos de patrulla sobre el Atlántico Sur y en las proximidades de la costa argentina, misión para la cual fueron dotados de uno o dos Sidewinder que les proporcionaran un cierto grado de autodefensa y capacidad de actuar contra los Boeing 707 argentinos.

Entretanto, partían de Ascensión nuevos refuerzos aéreos, mientras el *Atlantic Conveyor*, con Harrier, Sea Harrier, Wessex y helicópteros pesados Chinook a bordo, zarpaba para unirse a la *Task Force*. Hasta ese momento, la flota británica había sufrido la pérdida del *Sheffield*, y el modo en que se produjo había despertado cierto recelo acerca de la inesperada vulnerabilidad de los buques británicos ante los ataques con misiles aire-superficie.

Con unos cien buques acercándose a la zona de guerra, o ya en ella, y más de 5 000 Royal Marines y paracaidistas embarcados, no resultaba conveniente postergar el asalto final. La fase de escaramuzas y tanteos previos había terminado.

Próximo capítulo:

El asalto final



Espectacular puesta de sol detrás de la cubierta del HMS *Hermes* mientras los Sea Harrier y los Royal Marines se preparan para las batallas que se avecinan. Esta escena no se volverá a repetir cuando la Royal Navy cuente con portaviones antisubmarinos más pequeños, del tipo del *Invincible* (foto Press Association).

La guerra de las Malvinas: capítulo 3.°

El asalto final

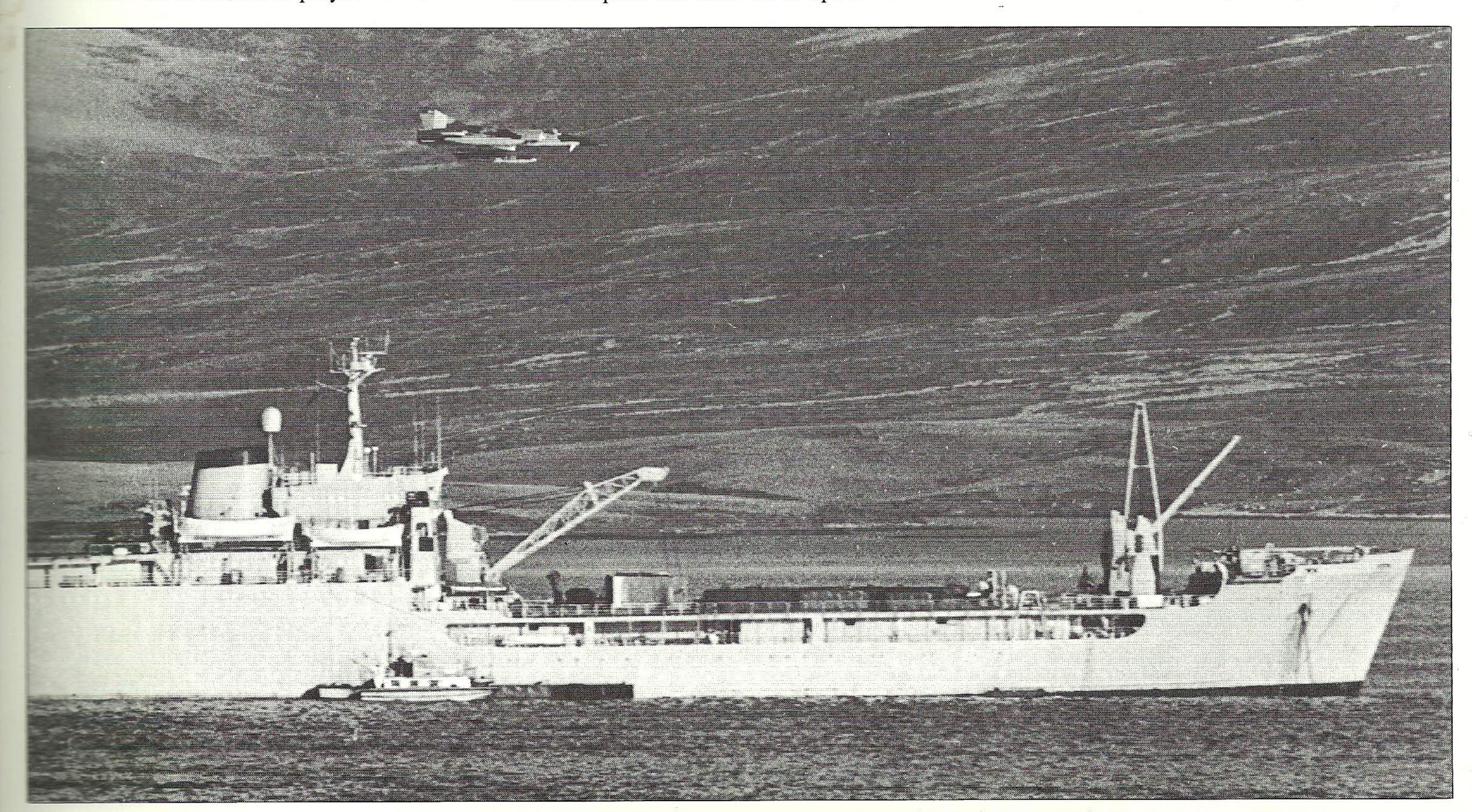
En las últimas fases del conflicto de las Malvinas, la aviación argentina siguió presionando a la *Task Force* británica, causándole numerosas bajas. Sin embargo, la determinación de los pilotos argentinos no bastó para impedir que los británicos desembarcaran en el archipiélago y pusiesen fin a la guerra.

Si bien antes del desembarco decisivo del 21 de mayo las fuerzas británicas especulaban acerca de la preparación de las tropas que componían la guarnición argentina en las Malvinas, no abrigaban la menor duda en cuanto al calibre y decisión del elemento aéreo, y se contaba con que los pilotos argentinos reaccionarían con gran ardor tan pronto los buques de asalto británicos se agruparan para preparar el desembarco.

Desde el primer momento, esta fase se consideró extremadamente arriesgada por parte británica, teniendo en cuenta la escasísima cobertura aérea disponible, ya que los Harrier y Sea Harrier deberían dividir su atención entre la protección de la *Task Force* y el apoyo a los buques y las fuerzas que se dedicaban al establecimiento de la cabeza de playa. Lo máximo que el almirante Woodward pudo conseguir en cuanto a sorpresa táctica fue efectuar bombardeos navales aislados de diversión, con el propósito de confundir a los defensores acerca del lugar preciso del auténtico ataque. Suponiendo que el asalto inicial no tuviese lugar en Puerto Argentino, pero sin contar con ninguna evidencia, el comandante argentino desplegó fuerzas relativamente pequeñas en casi todos los poblados de la costa de la isla Soledad, hecho del que naturalmente informaron los destacamentos del SAS desembarcados unos días antes y, según los militares argentinos, los propios isleños.

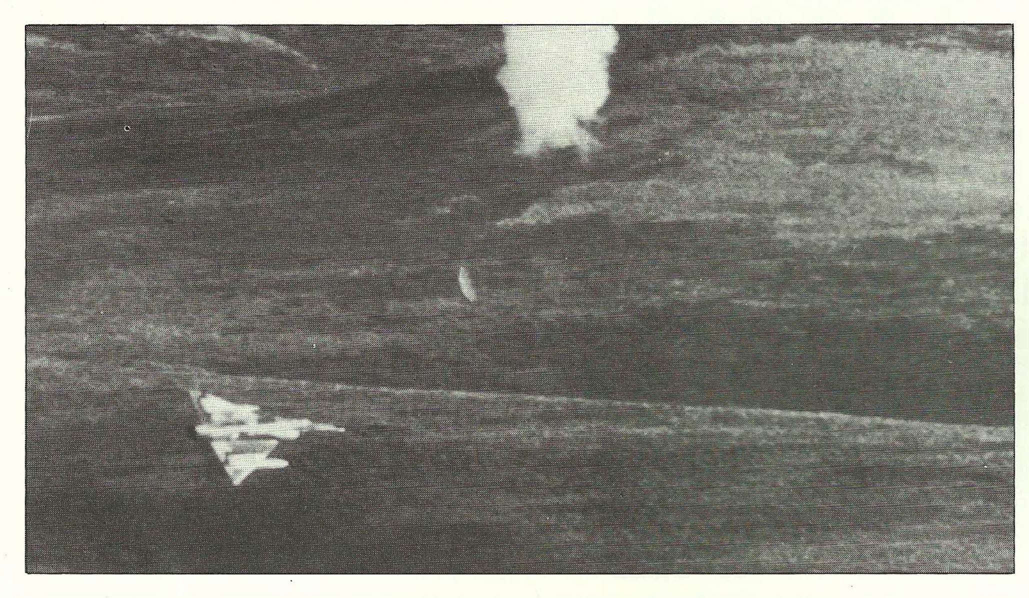
Tal vez la elección de San Carlos para el desembarco se decidiera antes de la incursión de comando sobre la isla Borbón y se confirmara después del éxito de la operación. Este lugar era accesible para los buques de mayor calado y ofrecía un cierto grado de protección contra el oleaje. En la noche del 20 al 21 de mayo penetraron en el estrecho de San Carlos unidades de la *Task Force* y, al amparo de la oscuridad, las primeras unidades de desembarco ganaron la costa en Puerto San Carlos, una pequeñísima localidad con apenas un puñado de habitantes. Cuando las defensas reac-

Un IAI Dagger ataca a un barco de la Royal Fleet Auxiliary anclado en San Carlos. Estos buques constituían blancos altamente vulnerables, pues estaban cargados hasta los topes con combustible y municiones, y desprovistos de armamento defensivo. Fue una casualidad que todos sobreviviesen al desembarco de San Carlos (foto COI).





Aermacchi M.B.339 de la 1.ª Escuadrilla, 4.ª Escuadra, Comando de Aviación Naval argentino. Este avión participó en escasa medida en las operaciones de las Malvinas y fue superior en casi todos los aspectos a los FMA IA 58 Pucará.



Un IAI Dagger argentino trata de evitar el fuego antiaéreo durante un ataque a buques de la *Task Force* que descargan en San Carlos. Los pilotos argentinos tuvieron que realizar ataques a ciegas; aparecían de entre las colinas y debían atravesar una intensa barrera antiaérea, seguida por la acción de Sea Harrier armados con Sidewinder y cañones (foto Press Association).

cionaron, las unidades navales comenzaron un bombardeo que se prolongó hasta el amanecer, momento en que los helicópteros se unieron a la operación, llevando a la costa equipos y pertrechos.

Al romper el día, la FAA detectó la importancia del ataque y el Comando de la FAS (CoFAS) dispuso, entre los días 21 y 25, un total de 167 salidas contra la cabeza de playa y los buques de apoyo. De ellas, se realizaron 106 y se perdieron 16 aviones. A partir de las 09.00 horas se llevaron a cabo una serie de ataques de los McDonnell Douglas A-4, FMA Pucará e IAI Dagger, mientras los Dassault Mirage trataban de protegerlos de la intercepción de los Sea Harrier. Mientras se llevaba a cabo el despliegue de misiles Rapier en la costa, los destructores, fragatas y toda nave que tuviese por lo menos una ametralladora, levantaron una impresionante cortina de fuego con misiles, cañones AA de 20 y 30 mm y las piezas polivalentes de 114 mm para contener las incursiones aéreas que comenzaban a organizarse. Sobre la cabeza de playa, los misiles superficie-aire Sea Dart, Sea Cat y Sea Wolf cruzaban el cielo en busca de los aviones argentinos, la mayoría de los cuales había logrado atravesar la línea exterior formada por Sea Harrier y los buques de descubierta. La fragata HMS *Ardent* fue alcanzada por una bomba de 450 kg y se hundió; el HMS *Antrim* también fue alcanzado por otra bomba, que en esta ocasión no explosionó. Ese mismo día, casi la mitad de los 5 000 Royal Marines y las tropas paracaidistas desembarcó sin apenas bajas. Cuando la reducida guarnición argentina abandonó sus posiciones alrededor de San Carlos, se calculó que contra los 16 aviones enemigos derribados, las pérdidas británicas comprendían un Harrier de la RAF, abatido durante un ataque contra Pradera del Ganso, tres helicópteros destruidos y otros dos dañados.

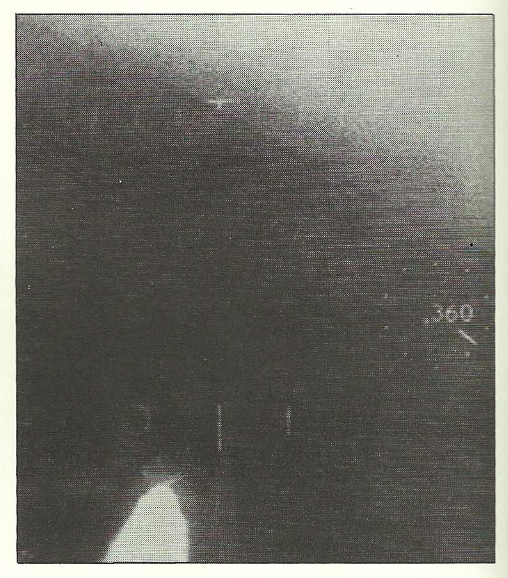
La noche siguiente, el trasatlántico *Canberra* ancló en la bahía de San Carlos y comenzó el desembarco del resto de las fuerzas de asalto. Inexplicablemente, la Fuerza Aérea Argentina no realizó ningún ataque ese día, desaprovechando la única oportunidad de asestar un serio golpe a la *Task Force*. Al atardecer, la cabeza de puente estaba asegurada, instalados todos los misiles con base en la costa y desembarcadas las unidades blindadas y la artillería ligera.

La Fuerza Aérea Argentina volvió a la carga sobre San Carlos el 23 de mayo. Pero ya era demasiado tarde. En esta ocasión perdió por lo menos siete aviones (algunas fuentes aseguran que otros cuatro más —todos Skyhawk— no regresaron). Una bomba de 450 kg de un A-4 alcanzó a la fragata HMS *Antelope*, en descubierta en aguas del estrecho, pero, una vez más, el proyectil no explosionó al chocar con su objetivo. El buque fue abandonado y durante la noche siguiente un especialista en explosivos trató de desactivarla, haciendo explosión, matando al oficial y hundiendo la fragata.

Mientras las tropas británicas se preparaban para avanzar a partir de la cabeza de playa, el día 24 los Skyhawk y Mirage volvían al ataque, arrojando sus bombas sobre el mar, a veces a menos de 15 m de altura y barriendo la costa con fuego de cañón, mientras procuraban eludir a los Rapier que los perseguían. Las defensas británicas declararon haber derribado ocho aviones más.

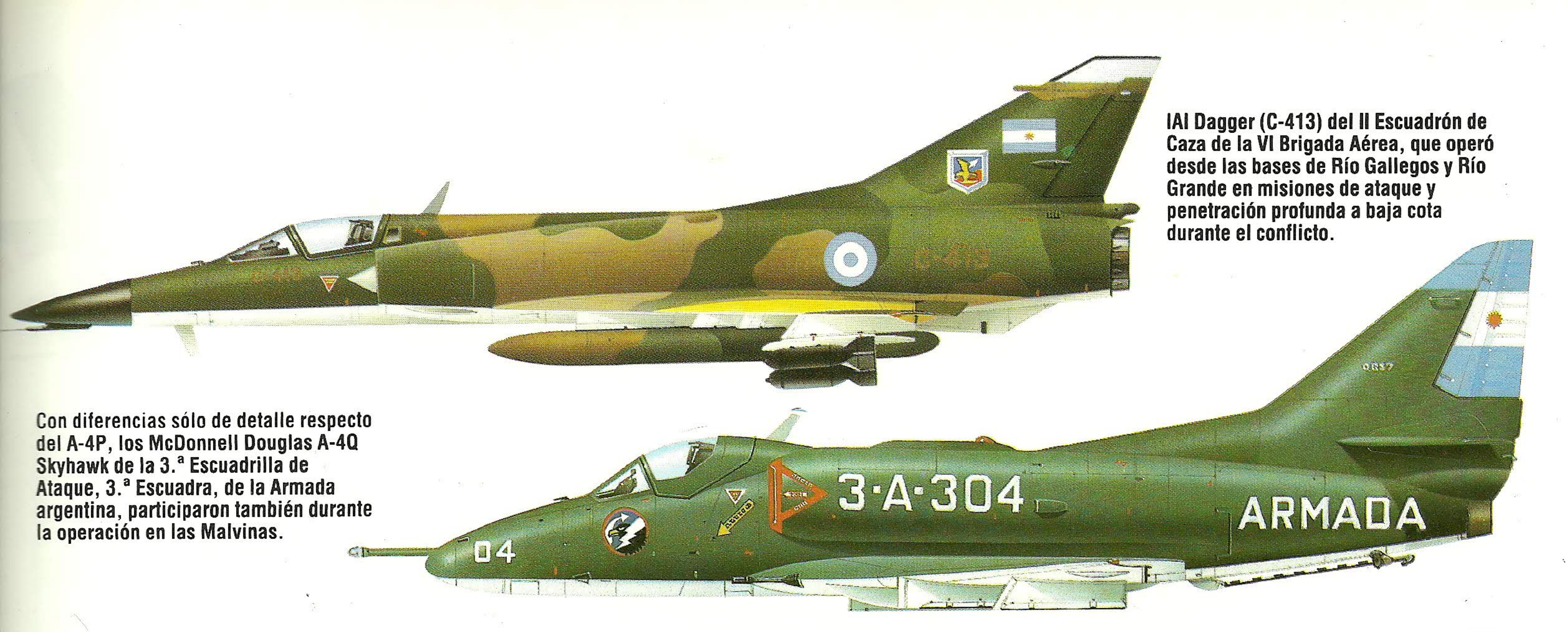
Como se esperaba, el 25 de mayo —día nacional en Argentina— se llevaron a cabo duros ataques aéreos, hundiéndose dos barcos británicos más. Varias formaciones de A-4 Skyhawk se concentraron sobre el destructor HMS *Coventry* que se hallaban en misión de descubierta radar. El buque consiguió derribar a tres de los aviones atacantes, pero dos de ellos lograron atravesar las defensas a muy baja cota, aproximándose desde lados opuestos durante el espacio muerto de los lanzadores de misiles Sea Dart —20 segundos— y acertando al menos con tres bombas, a resultas de lo cual se hundió.

Poco después, el *Atlantic Conveyor,* que se





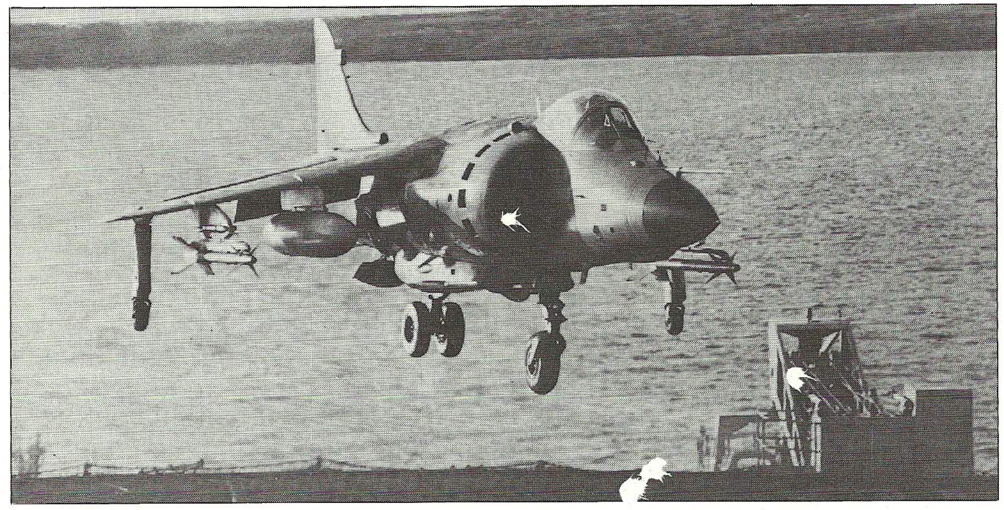
Una secuencia tomada con fotoametralladora desde un Sea Harrier armado con Sidewinder muestra (arriba) el lanzamiento de un misil contra el blanco (en este caso un Mirage) que se ve en la retícula y (abajo) el avión argentino, alcanzado por el misil, en el momento de explosionar. Teniendo en cuenta la reducida cantidad de Sea Harrier disponible para defender una región tan vasta, la combinación Harrier/Sidewinder resultó mortal (foto COI).



IAI Dagger (C-413) del II Escuadrón de Caza de la VI Brigada Aérea, que operó desde las bases de Río Gallegos y Río Grande en misiones de ataque y penetración profunda a baja cota durante el conflicto.

Con diferencias sólo de detalle respecto del A-4P, los McDonnell Douglas A-4Q Skyhawk de la 3.ª Escuadrilla de Ataque, 3.ª Escuadra, de la Armada argentina, participaron también durante la operación en las Malvinas.

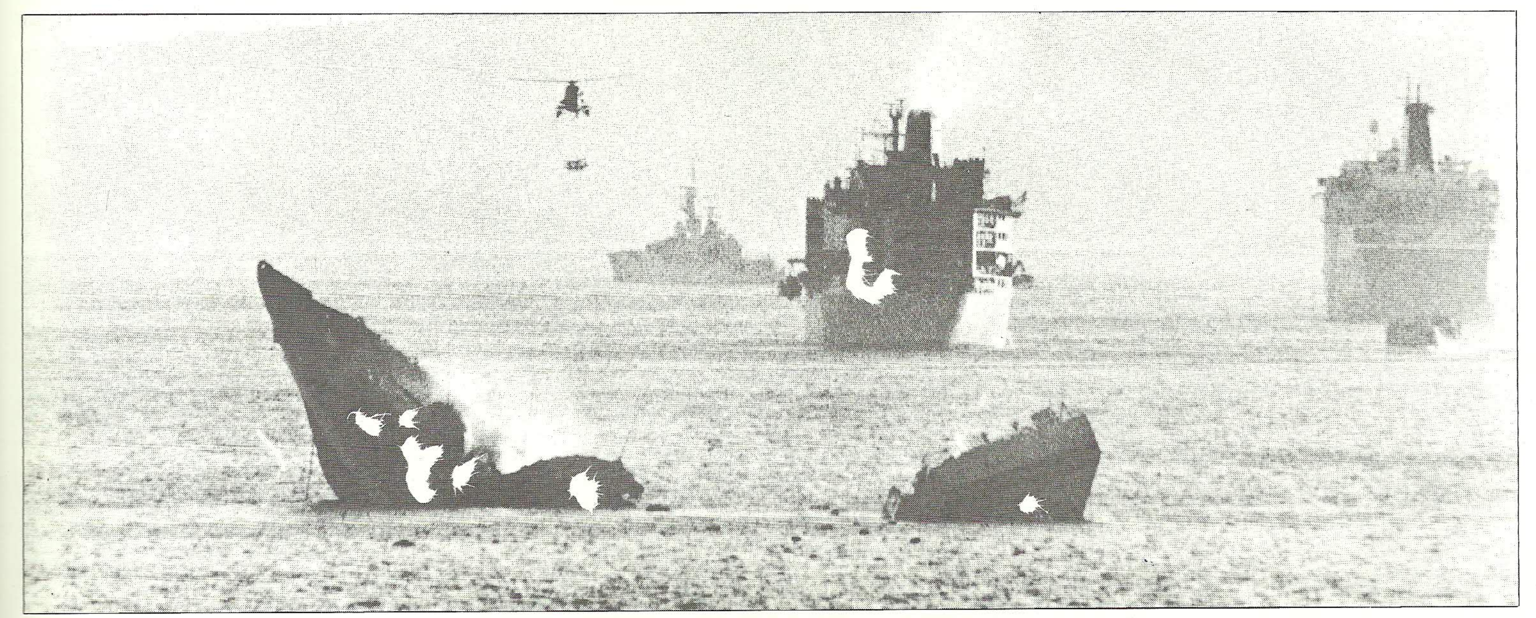
acercaba a las islas con un importante cargamento de helicópteros pesados Boeing Vertol Chinook de transporte, seis Westland Wessex, numerosos pertrechos y motores de recambio para los Harrier, fue atacado con misiles Exocet por dos Dassault Super Étendard del CANA. Uno de los misiles no dio en el blanco, pero el otro sí, con el resultado de 12 muertos y el incendio de la nave que, aunque se mantuvo a flote varios días, se hundió finalmente con casi toda su carga. Sin embargo, la dotación de Harrier y Sea Harrier de refuerzo había abandonado la nave unos días antes y del desastre sólo se salvó además uno de los Chinook. El impacto del Exocet fue posible al carecer el buque de contramedidas, pero aun así uno de los Super Étendard no regresó a su base. Al parecer, el misil que destruyó al *Atlantic Conveyor* había sido lanzado contra uno de los portaeronaves, pero fue desviado hacia el más cercano de los grandes buques, asestándole un golpe mortal. El otro misil pudo ser anulado gracias al lanzamiento de *chaff*. Ese mismo día resultó también derribado un Learjet 35A argentino que efectuaba misiones de reconocimiento y ESM.



En las etapas finales de la operación de las Malvinas, los Sea Harrier (y Harrier) fueron desplegados desde buques que no eran los portaviones HMS *Hermes* ni *Invincible*. En la foto aparece un Sea Harrier armado con Sidewinder aterrizando en el crucero de asalto HMS *Intrepid* (foto COI).

A pesar de las importantes pérdidas citadas, la posición de las fuerzas de desembarco en la isla Soledad se consolidó, aún con el inconveniente de la pérdida de los Chinook. El que quedaba prestó un excelente servicio y en una ocasión transportó 81 hombres,es decir, el doble de su carga normal. El 27 de mayo, las tropas británicas comenzaron a abandonar la cabeza de playa al tiempo que eran abatidos dos A-4 que atacaban concentraciones costeras. Al día siguiente, 650 hombres del 2.º Batallón del Regimiento de Paracaidistas atacaron y ocuparon Darwin y Pradera del Ganso, apresando a unos 1 500 soldados argentinos; en la pista de aterrizaje los británicos encontraron varios Pucará en distinto estado y equipados para utilizar bombas de napalm, que no

En esta foto, tomada en el estrecho de San Carlos, aparecen dos buques de desembarco logísticos y una fragata anclada mientras un helicóptero Wessex transporta equipos a la costa durante el establecimiento de la cabeza de playa, en mayo. En primer plano, los restos del *Antelope*, que fue destruido cuando se intentaba desactivar una bomba que no había explosionado en el momento del impacto (foto COI).





Entre las compras más recientes de helicópteros para el Comando de Aviación del Ejército argentino se hallaba el Agusta A 109, y aparatos de este tipo se utilizaron para misiones generales de enlace en las Malvinas durante la ocupación de las islas. En la foto, un ejemplar del Batallón de Aviación de Combate 601.



Un Sea King de la Royal Navy recuperando un Gazelle AH. Mk1 del Ejército; se trata del aparato alcanzado por fuego antiáereo el 21 de mayo.



Un Scout AH.Mk 1, cargado con su dotación de comandos de la Royal Marine en las Malvinas; este pequeño aparato se utilizó para tareas de asalto.



Entre los aparatos argentinos que fueron capturados intactos figura este helicóptero Bell 212 ambulancia, que los británicos pusieron en servicio.

habían sido empleadas. Durante las acciones, los argentinos informaron del derribo de un Harrier y un Scout, así como la pérdida de un Aermacchi MB 339 por un misil SA.

A partir de entonces, con el avance de otras tropas —especialmente los Royal Marines— hacia el norte y el este, y en dirección a Douglas, así como el empuje de los paracaidistas en el sur, hacia Seno Choiseul y Puerto Agradable (Fitzroy), el plan de ataque a Puerto Argentino se desplegó en un movimiento de pinza, con las tierras altas del centro de la isla entre ambos brazos. En dos ocasiones, aviones Vulcan basados en isla Ascensión atacaron con misiles antirradiación Shrike los radares argentinos, entre los que se encontraban dos Westinghouse AN/TPS-43F de vigilancia 3-D a largo alcance de reciente entrega, que habían sido transportados por los C-130 a Puerto Argentino, y que suministraban información al CIC de la *Sección Operativa de Defensa Aérea* (SODA) y la *Sección Operativa de Apoyo Aéreo* (SOAA). Durante el día, mientras el tiempo, cada vez peor, lo permitía, los Harrier continuaron atacando la pista y el aeródromo de Puerto Argentino, sin poder evitar que los aviones de transporte argentino continuaran operando desde allí hasta el último día. El 28 de mayo, un Sea Harrier y un Harrier fueron derribados por el fuego antiaéreo en las cercanías de la capital y sus pilotos, que se lanzaron al mar cerca de la *Task Force*, fueron rescatados.

El 2 de junio, la mayor parte de la artillería británica avanzó hacia las colinas que dominan Puerto Argentino, mientras continuaba consolidándose el brazo norte de la pinza. Sin embargo, en el sur, el avance británico era mucho más lento y en un intento por acelerar el despliegue de la 5.ª Brigada de Infantería hacia Bluff Cove, unos 500 hombres fueron transportados el día 8 en torno de la isla a bordo de los buques de desembarco *Sir Galahad* y *Sir Tristram* en pleno día. Sin embargo, los argentinos descubrieron la posición de los buques por medio de los puestos de observación y lanzaron ataques con aviones A-4 y Dagger de la FAA. Como consecuencia, y antes de que el *Sir Galahad* hubiera podido desembarcar sus tropas, ambos buques fueron alcanzados por las bombas, resultando muertos 50 hombres, en su mayoría guardias galeses, en el *Sir Galahad*. Aunque no se hundieron, las dos naves quedaron seriamente dañadas. Se había comprobado que, en el tiempo que se disponía, era imposible disponer de protección de misiles Rapier, mientras que los Sea Harrier estaban demasiado lejos para poder intervenir a tiempo.

Los bombardeos británicos por tierra y aire a Puerto Argentino continuaron día y noche, pero mientras tanto, los ataques aéreos argentinos seguían causando graves daños a los navíos británicos; en efecto, fue hundida una lancha de desembarco y una bomba alcanzó al HMS *Plymouth*.

Por otra parte, un bombardero Vulcan, que probablemente se hallaba en ruta hacia Ascensión, sufrió una avería en su sonda de reabastecimiento y se vio obligado a dirigirse hacia Brasil, donde, tras ser desarmado por las autoridades, fue liberado. El 11 de junio, otro Vulcan volvió a atacar la pista de Puerto Argentino en un intento de asegurar que ni los Pucará ni los otros aviones de apoyo argentinos allí basados pudiesen intervenir en el asalto final a la ciudad. Ese mismo día, el HMS *Glamorgan*, que navegaba al alcance de las piezas del puerto, resultó alcanzado por un Exocet lanzado desde la costa, resultando 13 hombres muertos y un helicóptero Wessex destruido. El misil causó graves daños a pesar de que su cabeza de guerra no explosionó.

El asalto decisivo, a cargo de unos 8 000 hombres pertenecientes al Regimiento de Paracaidistas, los tres Batallones de Royal Marines, los Guardias Escoceses, los Guardias Ga-



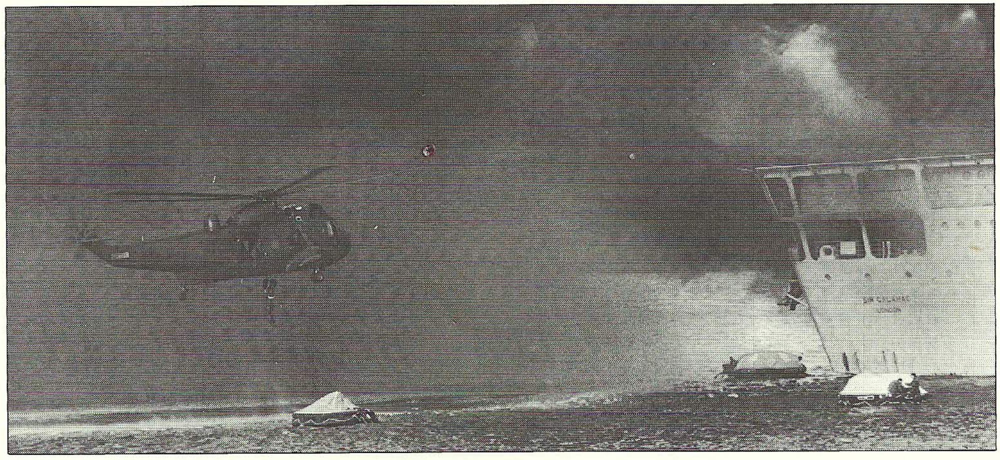
Los viejos helicópteros Wessex se mostraron muy eficaces y tanto el Ejército como la Royal Navy los utilizaron ampliamente. Casi toda la dotación de municiones de 105 milímetros para el bombardeo de Puerto Argentino fue transportada por helicópteros Wessex, Sea King y Chinook (foto COI).



El FMA IA 58 Pucará pudo haber provocado grandes estragos entre las fuerzas británicas de tierra, pero casi todos los aparatos presentes quedaron destruidos en las pistas.

A pesar de la evidente pérdida de velocidad que las cargas exteriores le impusieron, el FMA IA 58 Pucará voló con depósitos externos para llegar a las Malvinas desde territorio continental, pero una vez desplegado en las islas, llevó cañones en los contenedores ventrales.

Un Sea King iza supervivientes del HMS *Sir Galahad*, en aguas de Bluff Cove. Estos pilotos volaron en medio de un humo acre y utilizaron el flujo de los rotores para alejar de las llamas a las balsas salvavidas. Los pilotos de helicópteros de la Royal Navy fueron condecorados por la acción de rescate en Bluff Cove; a H.S. Clark, piloto del Sea King que vemos en esta foto, se le otorgó inclusive una DSC.



leses, los gurkhas, los grupos de artillería y los blindados de los Blues y los Royals, comenzó durante la noche del 11 de junio. Tras 60 horas de feroz lucha, la resistencia argentina comenzó a flaquear y durante la mañana del 14 de junio, el Batallón de Infantería de Marina n.º 5 recibió la orden de rendir las posiciones clave que había defendido: Monte Tumbledown y Monte William. Diez horas después, el comandante militar argentino, general Menéndez, firmaba un documento de rendición y ordenaba a todas las fuerzas argentinas en las islas que depusieran las armas. La ocupación argentina de las islas Malvinas, que se había prolongado durante setenta y cuatro días, había llegado a su fin. El coste de la recuperación de las pequeñas islas había sido elevadísimo en vidas y en medios materiales; para Argentina, el precio de la aventura había sido aún mayor y se saldó con la caída de la Junta Militar que gobernaba el país.

Conclusiones

Como siempre, las enseñanzas extraídas de una confrontación, por otra parte inimaginable en los esquemas lógicos de los Estados Mayores occidentales, son muy diferentes según quien sea su autor. En lo referente a la guerra aérea, sin embargo, parece evidente, a la luz de las dificultades de uno y otro bando, que puede establecerse como básica la necesidad de los buques portaviones clásicos en el planeamiento y ejecución de operaciones a larga distancia; la imprescindible presencia de medios aeroportados de detección a largo alcance y de control aéreo (AEW); la falta de aviones de combate aéreo evolucionante —situación en la que destacó el comportamiento de los Sea Harrier armados con misiles «todo aspecto» AIM-9L Sidewinder, aunque el resultado hubiese sido distinto de enfrentarse a aparatos más apropiados que los utilizados por sus oponentes— en misiones de cobertura; la ausencia por parte argentina de suficientes medios de ECM, sobre todo para autodefensa de los aviones de ataque; la carencia de un adecuado sistema de inteligencia con unidades especializadas en el reconocimiento fotográfico y electrónico, así como un más apropiado servicio de meteorología, etc. No ha de descartarse asimismo la reconocida deficiencia de algunos sistemas de armas en los que se habían depositado grandes esperanzas, así como la decidida importancia de los sistemas de aprovisionamiento aéreo.

Posdata a la guerra. En medio del caos y la desolación, un Hercules de la RAF se aproxima a la pista de Puerto Argentino tras el fin de las hostilidades. Entre los aviones argentinos abandonados con diferentes niveles de deterioro, se encuentran algunos IA 58 Pucará, Aermacchi M.B. 339 y un helicóptero Bell 212.





Pérdidas aéreas de la guerra de las Malvinas

Británicas
Seis Sea Harrier
- dos en accidentes de despegue y aterrizaje
- dos en accidentes sin especificar
- uno derribado por acción AA

Cuatro Harrier GR Mk3
- uno derribado por un misil Blowpipe
- uno dañado por accidente al aterrizar
- dos por acción AA convencional

23 helicópteros
- diez hundidos por AM 39 Exocet en el *Atlantic Conveyor*
- uno destruido en el HMS *Glamorgan*
- dos hundidos en los HMS *Ardent* y *Coventry*
- cinco en accidentes diversos
- uno derribado por Pucará

Argentinas
32 Mirage/Dagger/A-4 Skyhawk
dos Canberra
cinco Pucará
nueve Pucará
- destruidos en tierra

un C-130 Hercules
un Learjet 35A